



Transports Canada Transport Canada

Sécurité et Sûreté maritimes
700, place Leigh-Capreol, 3^e étage
Dorval (Québec) H4Y 1G7

402

DQ17.1

Projet de construction et d'exploitation d'un
nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy

6211-04-067

PAR COURRIEL

Le 19 octobre 2026

Votre référence / Your file

Rachel Sebareme
Coordonnatrice du secrétariat de la commission
140, Grande Allée Est, bureau 650
Québec, Québec G1R 5M8

Notre référence / Our file

NoDossier

**OBJET : Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à
Sorel-Tracy – Questions complémentaires – DQ17**

Bonjour,

Je donne suite à votre lettre du 15 octobre dernier concernant le projet ci-haut mentionné.

Tel que demandé dans votre lettre, vous trouverez ci-joint les réponses à vos questions que vous m'avez fait parvenir.

En espérant que les renseignements fournis seront à votre convenance, je vous prie d'agréer, mes salutations distinguées.

Arezki Belounis
Inspecteur en Sécurité Maritime, Cargaisons et prévention de la pollution
Transports Canada / Gouvernement du Canada
401-1550, avenue d'Estimauville Québec (Québec), G1J 0C8
arezki.belounis@tc.gc.ca /
Tél : 418-648-7637 / Télécopieur: 418-648-3790 / ATS : 1-888-675-6863

p.j.

Canada 

**Projet de construction et d'exploitation d'un nouveau terminal portuaire à Sorel-Tracy –
Questions complémentaires – DQ17**

1) En séances, vous avez parlé d'un équipement de déchargement constitué d'un tuyau avec une vis sans fin, qu'on insère à l'intérieur de la cale du navire pour aspirer le produit. Un système de convoyeur relie directement le navire à l'installation portuaire. Cet équipement ferait en sorte qu'aucun produit ne tombe à l'eau lors du déchargement. (DT1, p. 40)

a. À votre connaissance, cet équipement est-il compatible avec le déchargement des engrais et sels de déglacage visés par le projet?

Réponse TC :

L'équipement¹ doit être construit et calibré en fonction des caractéristiques physico-chimiques de la cargaison de la cargaison à décharger :

- Granulométrie, densité, fluidité et ou viscosité
- Abrasivité et corrosivité
- Propriétés hygroscopiques, température de transport et explosivité
- Débit de déchargement
- Distance de transport horizontale

b. Cet équipement est-il plus efficace que celui proposé par l'initiateur (grue avec benne preneuse, déflecteur à bâche et trémie à l'entrée du convoyeur) pour :

i. Réduire le risque de déversement accidentel dans le milieu hydrique?

Réponse TC

Comme avantages principaux de cet équipement, on pourrait citer :

- Système automatique permettant un fonctionnement continu avec le minimum de supervision, de surveillance et d'entretien
- Émissions de poussières et pertes de produits réduites à leur strict minimum.

Cependant les bennes preneuses actuellement sont de plus en plus efficaces pour réduire les pertes :

- Coquilles étanches
- Bords jointifs conçus plus performants
- Force de fermeture plus élevée

¹ <https://bruks-siwertell.com/ship-unloading>



L'ajout d'un déflecteur à bâche et trémie à l'entrée du convoyeur est ce qui est le plus étendu au niveau de l'industrie sur les quais versatiles ou multi-usages.

Cet ajout de déflecteur à bâche et trémie à l'entrée du convoyeur aux bennes preneuses de dernières générations réduirait le risque de déversement accidentel du produit déchargée dans le milieu hydrique.

ii. Réduire les émissions de particules fines liées au déchargement de vrac?

Réponse TC

Les déchargeurs de navire à vis sans fin sont une technologie industrielle majeure utilisée dans les grands terminaux portuaires pour transférer les matières solides en vrac de la cale des navires vers le quai.

Le système étant conçu pour que la cargaison soit entraînée mécaniquement vers le haut à travers un tube fermé et horizontalement à travers un tunnel fermé permet de réduire au minimum les émissions de particules fines au déchargement des navires.

- c. Diriez-vous que l'utilisation de cet équipement (tuyau avec vis sans fin) représente la ou l'une des meilleures pratiques pour le déchargement du vrac?

Réponse TC

De manière générale pour les grandes installations portuaires spécialisées et à usage unique, l'utilisation de cet équipement (tuyau muni d'une vis sans fin) est reconnue comme une pratique courante et efficace pour le déchargement de certains types de vrac sec, particulièrement lorsqu'il est nécessaire de contrôler le débit du produit, de réduire les pertes et de limiter la génération de poussière.

Cependant, déterminer s'il s'agit de l'une des meilleures pratiques dépend de plusieurs facteurs, notamment

- la nature du produit manutentionné,
- le type du navire et sa configuration,
- la configuration des installations d'accostage, des installations de réception et de stockage,
- la nature de la cargaison à décharger et son volume
- les exigences en matière de sécurité et de protection de l'environnement.

- d. Quelles sont les contraintes techniques et opérationnelles liées à l'utilisation de cet équipement? Est-il par exemple moins polyvalent que celui proposé par l'initiateur? Plus coûteux?

Réponse TC

Au même titre que les avantages les contraintes sont nombreuses :

- Tel que cité plus haut (voir réponse à la question 1) a., l'équipement est conçu et adapté à certaines catégories de vrac sec présentant des caractéristiques granulométriques relativement homogènes.

- Le système est souvent moins adaptable à une grande variété de produits ou de configurations opérationnelles qu'un équipement conçu pour manipuler différents types de vrac dans diverses conditions.
- Le système est complexe, encombrant sur le quai et pesant nécessitant une installation conçue en conséquence.
- Coûts d'acquisition et d'entretien du système plus élevés que la benne preneuse proposée par le promoteur

L'utilisation des bennes preneuse est plus versatile et ne nécessite pas des systèmes complexes. Le recours à l'utilisation des grues des navires rend ces bennes plus avantageuses. De même, lorsque non utilisées, le quai devient plus dégagé pour accueillir d'autres types de navire et d'autres types de cargaisons.

Advenant que les installations soient utilisées de façon saisonnières, l'utilisation de ces bennes preneuses devient plus appropriée.

2) Lorsqu'il est fait référence aux navires de marchandises en attente au large de Sorel-Tracy, il est parfois fait mention de « navires au mouillage » et de « zones de mouillage ». À d'autres occasions, dont dans les données du Système d'information maritime (<https://transportmaritime.info>), on parle de statistiques « d'ancrage de navires » et de « zones d'ancrage ». Du point de vue de Transports Canada, dans le contexte de l'attente de navires de marchandises au large de Sorel-Tracy, les termes « mouillage » et « ancrage » réfèrent-ils à la même situation ? Sinon quelles nuances doivent être faites ?

Réponse TC

Au niveau opérationnel et dans le contexte de ce projet, ces termes « mouillage » et « ancrage » désignent sensiblement la même chose soit navire au mouillage ou navire ancré en attente d'un poste à quai et ou de ressources (disponibilité des pilotes, des remorqueurs, de pièces de rechange ou d'ordres) pour continuer son voyage.

Au niveau étymologique, les deux termes sont sensiblement différents.

Le mouillage vient du verbe « mouiller » qui fait référence à l'action de mouiller l'ancre du navire afin de le maintenir à une position donnée.

Le terme « mouillage » est souvent associé à une zone.

Le terme « ancrage » vient du verbe ancrer qui fait référence au fait d'accrocher l'ancre du navire au fond de l'eau pour le maintenir à sa position.

Le terme « ancrage » est souvent associé à un point bien que l'expression zone d'ancrage soit utilisée.